

La mesure postale, reflet des évolutions dans le rapport au temps et à la distance au siècle des Lumières¹

Introduction

Qu'est ce que la mesure, si ce n'est un accord à différents niveaux ? Accord, c'est évident entre un objet quel qu'il soit et une méthode d'appréhension en adéquation avec cet objet tant par sa méthode que par son échelle. Mais l'accord ne se situe pas ici qu'entre un instrument et son objet d'application. Il est aussi, et peut-être plus encore, entre des acteurs qui doivent non seulement s'entendre sur l'usage d'un même instrument (le compteur de vitesse de la voiture est-il bien étalonné ?), voire sur l'ampleur à mesurer (doit-on compter les murs dans la surface d'un logement ?), mais encore s'entendre sur la nature même de l'instrument. Cela a-t-il du sens de mesurer le territoire à vol d'oiseau alors qu'on le pratique au ras du sol ? C'est d'ailleurs une critique récurrente à l'égard de la carte de Cassini. L'adoption et l'usage d'une mesure sont donc, au-delà de leur aspect officiel, des moments de la négociation, et donc de la redéfinition.

C'est en partant de ce corps de présupposés qui postulent l'instabilité générale de la mesure, que nous nous intéresserons à un cas, peut-être exemplaire, de mutation d'une mesure. Ce cas est celui de la mesure de Poste aux chevaux — que nous ferons bien attention de ne pas confondre avec la Poste aux lettres. La première correspond au transport rapide des passagers, qui peuvent dans certains cas, porter des ballots de lettres, ce qui n'a rien d'obligatoire. La seconde c'est l'acheminement du courrier d'un bureau de poste à l'autre. La mesure utilisée par la Poste aux chevaux a, pour compliquer les choses, le nom de « poste », ce qui amène, du fait même de la polysémie, à toujours se demander de quoi on parle lorsque l'on utilise ce mot.

Comment définir cet objet d'ores et déjà fuyant ? Tout d'abord par une analyse du vocabulaire. En effet, il n'y a pas d'événement historique qui n'ait de portée sur le langage ; et les mutations profondes qui touchent le territoire ou la société ont aussi leurs traductions dans les mots. Cette relation a des limites puisque la morphologie de la langue avant le changement historique se maintient longtemps. Les dictionnaires, en n'enregistrant que des acquis suffisamment partagés par la société traduisent bien cette particularité, tout en accentuant peut-être — mais jusqu'à quel point ? — le décalage temporel. En cela, ces ouvrages n'offrent que les résultats des processus ayant abouti. L'autre difficulté, inhérente au langage, relève des changements qui en dépassent les limites à un moment donné : lorsque l'on n'a plus de mot pour dire les choses. Il n'en reste pas moins que, en dehors de ces restrictions, une étude ciblée du vocabulaire nous offre toujours des indices forts des mutations ayant eu lieu.

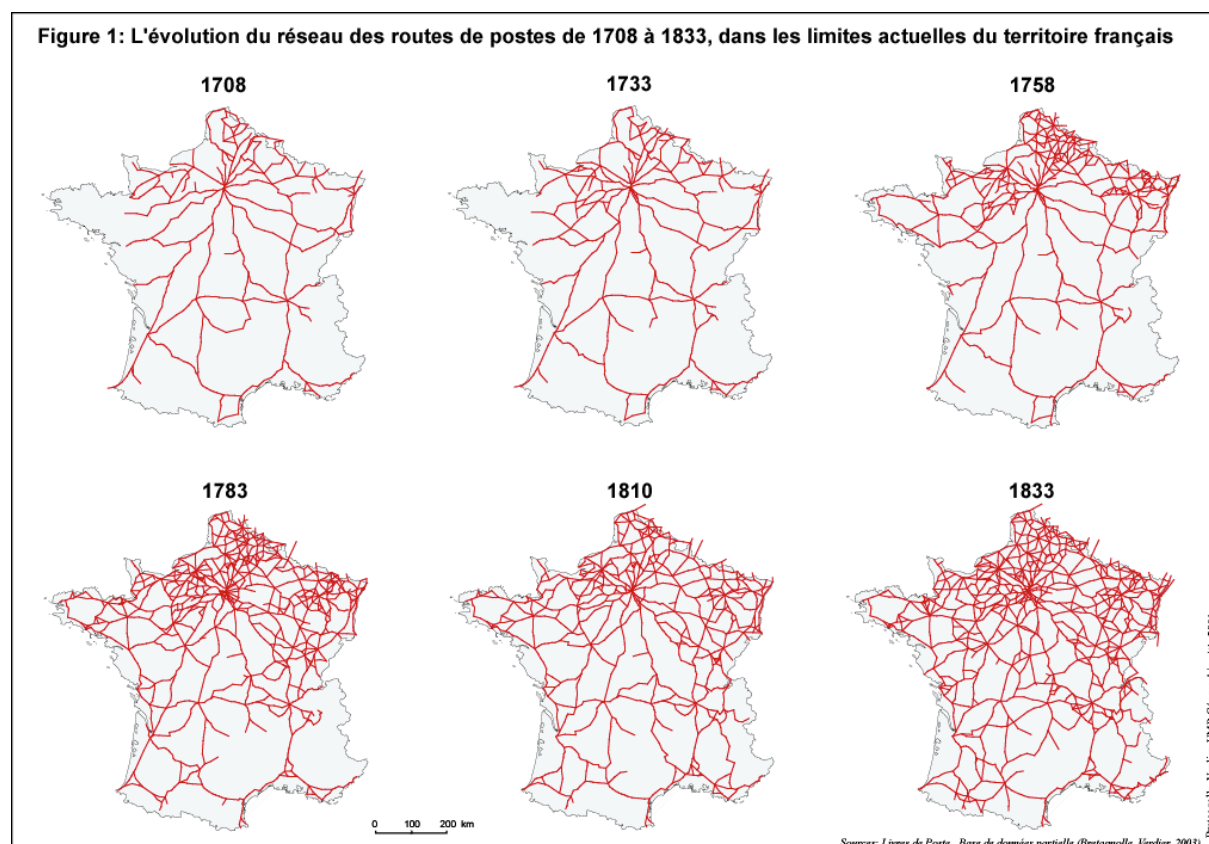
Une deuxième méthode consistera à partir de la pratique et des usages sur le terrain : il s'agira de comprendre comment cette catégorie (la poste) est mise en usage, et comment ses usages la modèlent en retour². Dans ce dessein, nous nous appuierons sur un travail en cours relatif à l'analyse des réseaux de routes de Poste entre 1700 et 1850³ (Figure 1). Les différents réseaux

¹ Cette recherche a fait l'objet d'un financement du CNRS (ATIP Jeune chercheur).

² Dans cet esprit on verra le dossier « Histoire et Droit » des *Annales HSS*, 2002, n°6.

³ Sur l'usage du mot réseau à cette époque : Nicolas Verdier, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIIIe siècle : le cas de la poste aux chevaux », Flux (à paraître en 2006), et sur l'analyse morphologique du réseau postal, Anne Bretagnolle (à paraître 2006), Analyse morphodynamique du réseau des routes de poste en France (XVI^e-XIX^e siècles) », 5^e Rencontres de Mâcon : Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective, 29-30 juin 2005.

ont été partiellement saisis sur un Système d'Information Géographique (SIG) à partir des *Livres de Postes* de cette période⁴, et les traitements présentés ici portent sur les mesures de poste énumérées dans chaque Livre et leur équivalent kilométrique, calculé par le SIG.



1 Le temps et la précision, un changement de nature très visible dans l'organisation postale

La compréhension de l'évolution de la mesure postale dans cette période passe par l'articulation d'une série d'éléments eux-mêmes mobiles. Ce mouvement est plus généralement celui de la généralisation de la précision dans une mesure rendue de plus en plus abstraite. On peut ici tout autant renvoyer aux travaux de Jean-Claude Perrot qu'à ceux d'Éric Brian sur la statistique⁵. Mais plus largement il semble bien que ce soit toute la société qui soit gagnée par l'éthos de la précision, pour reprendre les termes de Marie-Noëlle Bourguet⁶. L'un des résultats évidents de ce processus se trouve dans la lente mise en place du système

⁴ Six dates ont été retenues (une tous les 25 ans) et pour chacune environ deux-tiers des relais mentionnés dans les Livres de Poste ont été saisis. En plus de l'étude sur la mesure, cette recherche traite également d'autres problématiques comme l'évolution de la morphologie du réseau, l'analyse des dénivellations régionales, et croise ces changements avec ceux concernant les discours et les représentations. Les premiers résultats sont publiés dans Bretagnolle, Verdier (2005), « Images d'un réseau en évolution : les routes de poste dans la France pré-industrielle (XVII^{ème} - début XIX^{ème} s.) », in *Mappemonde*, revue électronique en ligne, <http://mappemonde.mgm.fr>, n°79 (2005-3).

⁵ Jean-Claude Perrot, *L'âge d'or de la statistique régionale française (an IV-1804)*, Paris, Société des Études Robespierriennes, 1977 ; Éric Brian, *La mesure de l'État, Administrateurs et géomètres au XVIII^{ème} siècle*, Paris, Albin Michel, 1994.

⁶ Marie-Noëlle Bourguet, Christian Licoppe and H. Otto Sibum (eds) *Instruments, travel and science. The itineraries of precision from the seventeenth to the twentieth century*, London, Routledge, 2002.

métrique lors d'une élaboration qui commence avant la Révolution et qui s'achève sous la Monarchie de Juillet⁷.

Posons tout d'abord quelques éléments que l'on considérera comme acquis : chacun sait l'imbrication forte qu'il existe entre le temps et la distance, du moins lorsqu'on approche ces concepts du côté de la précision. En effet, la question de la position des navires, au moins en ce qui concerne leur longitude n'était possible qu'avec l'usage des chronomètres de marine. Si la question occupe une belle place dans les discussions de l'Académie des Sciences autant que dans les machines qu'elle accepte de présenter tout en les cautionnant tout au long du XVIIIe siècle⁸, elle dépasse les simples implications navales. En effet, le XVIIIe siècle est aussi celui de la diffusion des horloges avec ressort à balancier, montée ou pas dans un beffroi. Surtout, s'ajoute à ce mouvement celui de la diffusion des chronomètres transportables et des montres portatives qui diffusent l'usage de la minute à l'extérieur des centres urbains. De là naît une remise en cause du jour solaire (qui change de fonction de l'endroit où l'on se trouve) dont les variations viennent à être considérées comme une gêne. Il faut cependant attendre 1816 pour qu'une ville comme Paris en vienne à utiliser officiellement ce que l'on appelle à l'époque le "temps solaire moyen"⁹. Dès 1787, les *Livres de Poste* publient, probablement en reprenant l'*Almanach Royal* l'heure moyenne de lever et de coucher du soleil. À partir de 1795 se sera au tour de l'*Annuaire du Bureau des Longitudes* d'en faire autant. Mais alors que l'*Almanach...* et l'*Annuaire...* ne semblent pas imposer réellement cet usage, les *Livres de Poste* en font un référent pour le service. L'homogénéisation du temps par la Poste aux Chevaux est donc en marche. Sa diffusion est rendue possible par la fixation de montres portatives dans les moyens de transport. Ainsi, en 1780, les coches anglais, soit l'équivalent de notre Poste aux Chevaux, sont munis d'horloges verrouillées permettant aux cochers de régler leur allure¹⁰. La précision de la mesure du temps de transport se diffuse donc. Cela n'empêche pas l'approximation au quart d'heure de se maintenir pendant longtemps, mais le temps national, précis à la minute, est en marche, et la Poste aux Chevaux en est en partie responsable¹¹.

Il semble enfin nécessaire d'évoquer ce que R. Koselleck nomme les changements dans l'ordre du temps, qui au tournant du XVIIIe et du XIXe siècle, mènent à un nouveau régime d'historicité. À la référence au passé et à la répétition, parfois proche du temps cyclique succède une référence au futur, au projet et probablement une sensibilité plus grande à l'accélération d'un monde décrit comme étant en progrès¹². Or, penser le changement passe par la mesure. On voit là la relation forte, mais non directe, qui existe entre innovation technique, intérêt pour la mesure et changement des conceptions. C'est au cœur de ce triptyque que se situe notre réflexion, tout en portant sur des objets plus restreints, et donc sur des modalités différentes d'existence du processus¹³.

⁷ Denis Guedj, *Le mètre du monde*, Paris, Seuil, 2000.

⁸ *Machines et inventions approuvées par l'Académie royale des sciences depuis son établissement jusqu'à présent ; avec leur description*, Paris, M. Gallon éditeur scientifique, 1708-1775.

⁹ Gerhard Dohrm-van Rossum, *L'histoire de l'heure, l'horlogerie et l'organisation moderne du temps*, Paris, éds MASH, 1997 (1^{ère} éd 1994), p. 361 (Genève est la première ville d'Europe à prendre le temps solaire moyen en 1780).

¹⁰ David S. Landes, *L'heure qu'il est, les horloges, la mesure du temps et la formation du monde moderne*, Paris, Gallimard, 1987, pp. 316-317, puis p. 326.

¹¹ Sur ce point, on verra le très intéressant article d'Eviatar Zerubavel : "The standardization of Time : A sociological Perspective", *American Journal of Sociology*, 1982, vol 88 n°1, pp. 1-23. Pour le train et son influence en Europe, on lira Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Paris, le promeneur, 1990.

¹² Reinhart Koselleck, *Le futur passé, contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris, éds EHESS, 1990 (1^{ère} éd. 1979).

¹³ Jacques Revel (dir), *Jeux d'échelles, la microanalyse à l'expérience*, Hautes Études, Gallimard, 1996.

2 Une lente séparation entre espace et temps

2.1 La poste à son origine : une mesure de cheminement et un intervalle.

À son origine, la poste est essentiellement une catégorie de la pratique qui sert à calculer un coût de transport, en même temps qu'à définir un intervalle. Ce n'est que lentement que cette définition par la pratique va muter, se transformant en une catégorie plus abstraite, de mesure de distance à valeur unique. Si l'on prend le Dictionnaire de Furetière de 1690, celui-ci — après avoir défini de nombreuses formes de poste (lieu choisit pour observer, emplois, etc., mais aussi dans le sens de relais de poste, ainsi que de courrier) — écrit : « se dit aussi de l'espace qui est entre les deux maisons de poste. Chaque poste est d'une lieue & demie, ou de deux lieues. » On dit : « On donne tant par poste pour chaque cheval. Le courrier a fait quatre postes sur un cheval ; il a couru six postes cette nuit ». ¹⁴ Qu'est-ce alors qu'une lieue ? Selon Furetière, la lieue est une « Mesure des longueurs des terres, des chemins. Elles sont différentes selon les nations. En général on les estime à une heure de chemin ». La définition se termine par un retour sur la poste : « Une poste doit estre ordinairement de deux petites lieues, ou d'une bonne & grande lieue & demie. ». Ce qui importe d'abord ici est la relation explicitée entre longueurs de terrain et temps. On est clairement là du côté des distances tels qu'on les entend à l'époque. En effet, à lire Furetière, la distance est un « esloignement d'une chose à l'égard d'une autre, soit pour le temps, soit pour le lieu ou la qualité. » Dans le même ordre d'idée, le mot loin est décrit comme étant un « adverbe de lieu et de temps qui sert à marquer la distance ». Quant au mot « longueur », il « se dit du temps aussi bien que du lieu ». Autrement dit, la lieue est une mesure liée au déplacement à une époque où la séparation entre le temps et l'espace, lorsqu'il y a voyage, est indistincte. Ce qui importe ensuite dans cette définition est la liaison entre la lieue et la poste. Si le *ratio* entre les deux systèmes de mesures est mal déterminé, l'équivalence de nature entre poste et lieue apparaît évidente. Dès lors, la poste est une mesure de déplacement, voire de cheminement, entre espace et temps.

Les analyses portant sur les mesures répertoriées dans le *Livre de Poste* de 1708 confirment cette définition. Dans les trois cinquièmes des cas, les intervalles entre deux relais relèvent simplement de la catégorie poste — sous entendu « une poste ». Pour les deux cinquièmes restant les intervalles sont le plus souvent de « une poste et demie » ou de « deux postes ». Cette majorité d'intervalle une poste à par ailleurs la particularité de concerner les routes les plus anciennes. En effet, comparées au tracé existant en 1632 (repérés sur la *Carte Géographique des Postes qui traversent la France*, dessinée par Nicolas Sanson), les intervalles « une poste » de 1708 sont pour les trois quarts des intervalles préexistant. Inversement, les trois cinquièmes des intervalles situés sur des routes créées entre 1632 et 1708 sont des mesures multiples ou fractionnées (2, 3, 1,5, 2,5...). Certaines routes récentes dépassent cette proportion : ainsi les routes Paris Angers, Paris Langres, voire Strasbourg-Belfort ont quatre cinquième d'intervalles correspondant à des mesures multiples ou fractionnées. On aurait donc un double processus entre 1632 et 1708. D'une part les intervalles « une poste » se maintiennent assez bien dans le temps, cela même si un quart d'entre eux se trouve affecté par des changements. D'autre part, les nouvelles routes, indices de l'innovation en cours, déroge à la règle de l'intervalle pour se glisser dans celle, d'une distance abstraite.

¹⁴ Antoine Furetière, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, Rotterdam, Der Ausgaben den Haag, 1690.

Les analyses portant sur les mesures de poste répertoriées dans le Livre de Poste de 1708 confirment ces hypothèses. Dans la plupart des cas, les intervalles entre deux relais relèvent simplement de la catégorie « poste » — sous-entendu une poste. Seuls 43% des trajets (soit 375 sur 872) sont caractérisés par des mentions différentes, qui s'apparentent alors davantage à une mesure de longueur, telles « poste et demie » ou « deux postes ». En outre, les 497 intervalles décrits simplement par la mention « poste » sont pour la plupart situés sur les routes de postes les plus anciennes, repérées sur la *Carte Géographique des Postes qui traversent la France*, dessinée par Nicolas Sanson (1632). Ainsi, plus de trois-quarts des étapes desservies dès 1632 sont encore décrites en 1708 par la simple mention d'une « poste »¹⁵, alors qu'à l'inverse 60% des étapes situées le long de routes récentes sont caractérisées par des mesures de poste plus complexes, multiples ou fractionnées¹⁶. Ajoutons, mais nous reviendrons sur ce point, que le calcul de distances à vol d'oiseau pour tous les intervalles d'une poste en 1708 montre une très grande variation de cette valeur. Celle-ci passe de 4,5 à 21 kilomètres, avec un écart type de 2,45, pour une moyenne de presque 10 kilomètres (Cf Figure 2).

2.2 La poste au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle : la disparition du temps au profit de l'espace

Si, comme en 1690, la poste est toujours dite d'« environ deux lieues » dans le *Dictionnaire de l'académie* de 1762, cette fois le terme de lieue n'est plus raccroché au temps. C'est « un espace d'une certaine étendue, qui sert à mesurer la distance d'un lieu à un autre & qui contient plus ou moins de toises, selon les différents usages des provinces & des pays. Les lieues communes sont de deux mille deux cents quatre-vingt-deux toises, à vingt-cinq lieues par degré ». Notons ici les différences majeures. Tout d'abord, le rapport à la mesure s'est affiné. On n'est plus ici du côté des approximations, mais on est maintenant de celui des subdivisions d'unités : une lieue c'est 2282 toises, et en même temps, $1/25^{\circ}$ de degré. La lieue fait donc partie d'un système complet de description qui va de la toise (et donc à l'origine de la mesure de l'homme) au globe. Ensuite, mais c'est en partie une autre façon de le dire, la lieue a intégré un système abstrait de description du monde. Le renvoi au degré, qui s'appuie sur les travaux de l'Académie des Sciences en est l'aspect le plus évident. Mais, dans les faits, les choses sont bien plus nettes et c'est l'ensemble de la définition qui ancre la lieue dans ce monde. Il en est ainsi de la première phrase qui lie les mots espace, étendue, mesure et distance. On assiste donc à une spatialisation des concepts liés à la distance qui fait disparaître le temps au profit de l'espace.

Ajoutons que la question de la distance vraie est à proprement parler une obsession du tournant des XVIII^e et XIX^e siècles. En effet, à la fin de l'Empire, puis sous la Restauration, les préfets reçoivent de façon réitérée des demandes d'informations précises sur la distance entre les chefs-lieux de communes et leurs chefs-lieux de canton, d'arrondissement, de département et avec la capitale. Ces informations sont demandées régulièrement pour tenir compte des évolutions rapides du réseau viaire qui se stabilise dans ses parcours, et s'améliore dans sa qualité¹⁷. Mais cet intérêt pour les mesures dépasse amplement les voies de communication actuelles, et il convient d'intégrer dans ce mouvement les discussions au sein des *annuaires du bureau des longitudes* relatives à la question de la conversion. Cette question touche évidemment des mesures de volume, mais il semble qu'elle se concentre en fait principalement sur les mesures de distance. Que valaient telle ou telle mesure ancienne si on les exprime en mètre ? Voilà la question. Et les mesures en causes ne sont pas que les mesures d'ancien régime, celles de l'histoire grecque sont

¹⁵ 76% sur la route Paris-Marseille.

¹⁶ Plus de 80% sur la route Paris-Angers, Paris-Langres ou Strasbourg-Belfort.

¹⁷ On pourrait prendre ici pour exemple la série des publications départementales de l'époque dont voici un exemple tardif : *Tableau des distances en myriamètres et kilomètres de chaque commune du Département de la Seine-Inférieure aux chefs-lieux de canton, de l'Arrondissement et du Département*, Rouen, P. Périaux Impr., 1819.

tout autant questionnées. Et au-delà d'une simple conversion de distance géométrique, il s'agit bien à nos yeux de repenser des mesures anciennes qui avaient jusqu'ici été pensée comme liant temps et espace, pour les comprendre sous la forme de distances nouvelles qui se cantonnent dans un registre strictement spatial.

L'examen des mesures de postes décrites dans les *Livres de poste* nous offre des pistes pour mieux comprendre cette évolution. Un premier indice est donné par l'utilisation de plus en plus massive de mesures de postes fractionnées, donc plus précises (Tableau 1). On note de ce point de vue que si la demi-poste existe dès 1708, la quart de poste elle n'apparaît qu'après 1783 (en fait dès 1786). Elle diminue alors sensiblement, non seulement la part des postes pleines, mais encore la part des quarts de postes. Ce mouvement, même si on ne peut le prouver entièrement ici s'est très probablement opéré une première fois pour le demi-postes au XVIII^e siècle. La relation à la mesure de cette unité qu'est la « poste » s'opère donc avec lenteur par une mutation presque insensible de sa nature, comme si chaque ajout de précision, tant qu'il ne touche pas à la perfection, permettait de continuer à tordre la mesure¹⁸. Il n'y a pas un avant et un après mais une osmose entre intervalle et mesure qui n'arrive à maturité au profit de la mesure que tardivement.

Tableau 1 : Fréquence des longueurs postales pleines et fractionnées, de 1708 à 1833

	Postes pleines	Demi-postes	Quarts de poste	Proportion de postes pleines	Proportion de demi-postes	Proportion de quart de postes
1708	391	165	0	70%	30%	0%
1733	378	240	0	62%	38%	0%
1758	529	409	0	56%	44%	0%
1783	673	643	0	51%	49%	0%
1810	511	487	175	43%	42%	15%
1833	532	501	441	36%	34%	30%

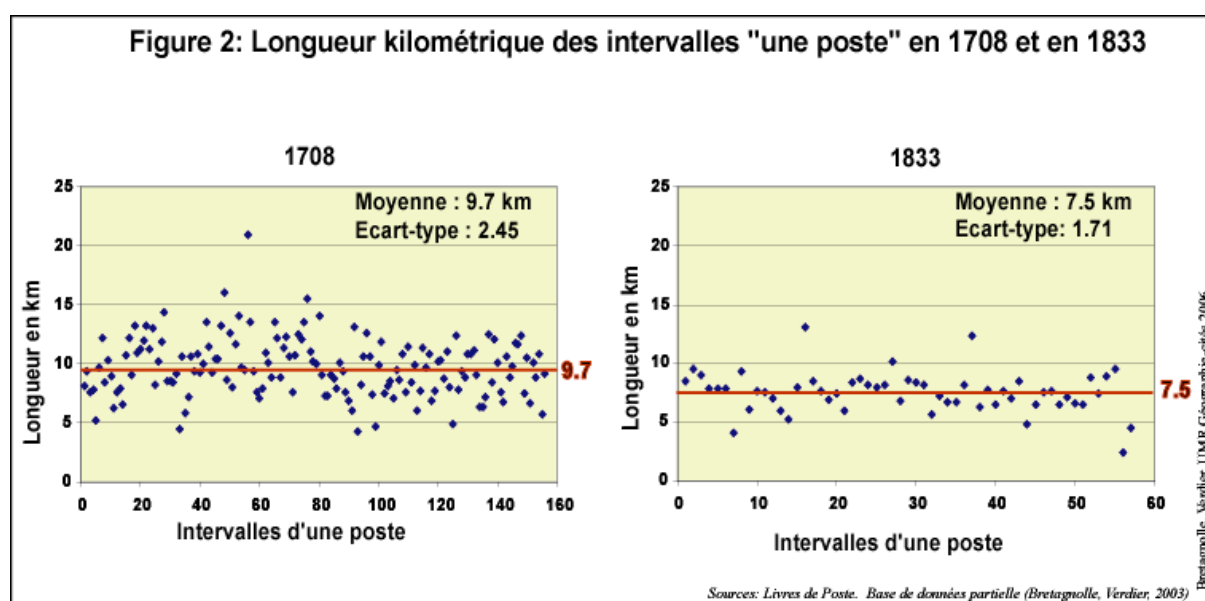
Ce processus d'osmose apparaît d'autant plus clairement lorsque l'on étudie les corrections introduites progressivement dans les Livres de Poste, à propos d'intervalle restés identiques. Ainsi, si en 1758 l'intervalle Nîmes-Uchaud vaut « 1 poste », en 1783 le même intervalle vaut « une poste et demie ». Nous percevons ce mouvement à partir de 1708, mais il s'amplifie ensuite pour atteindre son maximum entre 1758 et 1783 pour ce qui est des ajouts et des retraits des demi-postes, et entre 1783 et 1833 pour ce qui est des ajouts et de retraits des quarts de poste (Tableau 2). En règle générale, les longueurs sont revues à la hausse, par exemple, entre 1708 et 1810 des intervalles de valeur « une poste » passent à la valeur « une poste et demie ». Ces changements affectent principalement les valeurs kilométriques les plus importantes. La période la plus intense court de 1758 à 1810, période qui correspond également à une succession d'adaptations du réseau.

Tableau 2 : Nombre de postes retouchées, à la hausse ou à la baisse, entre 1708 et 1833

	1708-33	1733-1758	1758-1783	1783-1810	1810-1833
A la hausse	28	38	120	100	95
A la baisse	2	6	3	27	18

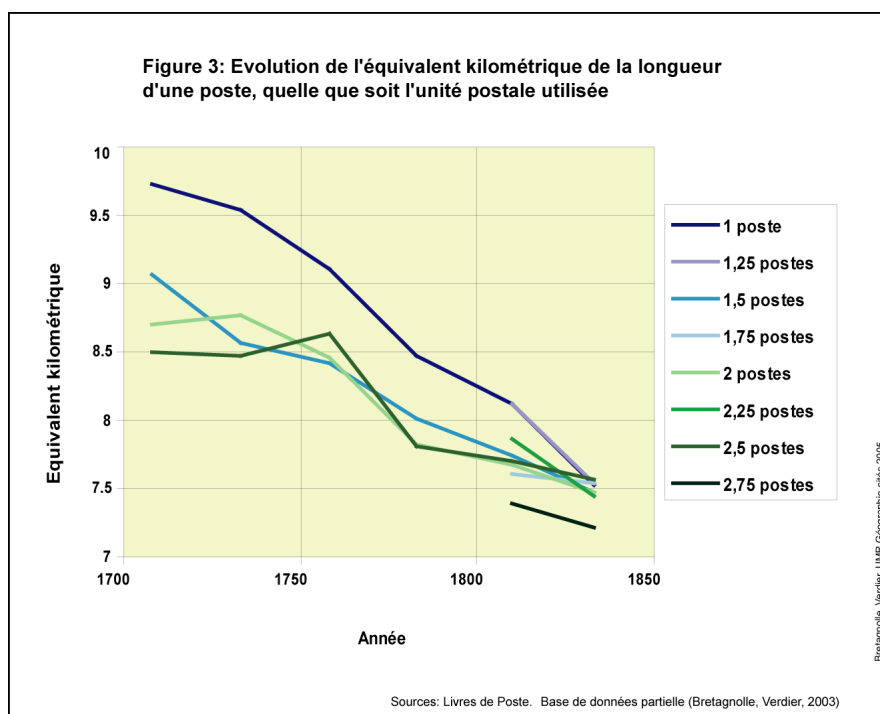
¹⁸ Sur ce point nous renvoyons à l'idée de consommation chère à Michel De Certeau dans *L'invention du quotidien*, T.M., Arts de faire, Paris, U.G.E., (10/18), 1980.

Ces ajouts s'opèrent en règle générale dans les cas où la longueur unitaire des intervalles est supérieure à la longueur moyenne unitaire à l'échelle de la France. Autrement dit, lorsque les « postes sont exagérément longues, elles se trouvent réduites. Il arrive cependant que des opérations inverses aient lieu. Dans les cas où un maître de poste a des appuis suffisamment puissants il réussit à imposer une augmentation du nombre des postes alors que la longueur unitaire est conforme à la moyenne française. C'est là une façon pour nous d'insister sur la nature du processus d'ajustement qui ne relève pas uniquement d'un rapport à la mesure, mais qui se place dans le cadre d'une négociation qui permet longtemps de s'arc-bouter contre l'uniformisation, ou plutôt de protéger ses acquis ou d'en obtenir de nouveaux. Certains ajustements ont lieu alors que des valeurs supérieures à la moyenne se maintiennent. Ajoutons que la connaissance de la valeur moyenne de la poste est bien évidemment inconnue aux auteurs de l'époque. Ceux-ci visent très probablement une mesure valant entre deux lieues et une lieue et demie, ce qui semble en partie avéré par les dictionnaires de l'époque.



Ce mouvement d'uniformisation apparaît clairement dans l'évolution de la longueur kilométrique des intervalles décrits par la mention « poste ». En 1708, nous l'avons vu, la plus grande variabilité existait. En 1833, l'éventail se resserre fortement autour de la moyenne. Le maximum qui était de 21 kilomètres en 1708 est maintenant de 13 kilomètres. Mais surtout, l'écart-type s'est effondré, passant de 2,45 à 1,71.

Enfin, un dernier indice de cette évolution d'un intervalle vers une mesure de distance est la convergence progressive des équivalents kilométriques de la longueur de poste, quelle que soit l'unité utilisée (poste pleine, demi poste, quarts etc....) (Figure 3). Si, en début de période la valeur de la « poste » varie entre 8,5 et 9,7 km, en 1833, elle ne varie plus qu'entre 7,2 et 7,6 km (0,4 km). Encore cette dernière valeur est-elle fortement affectée par les rares cas de 2 postes ³/₄ sans lesquels la variation se limiterait à beaucoup moins (0,2 km).



Au terme des différentes évolutions décrites ci-dessus, on assiste à un changement du pas du système postal (Tableau 3). Le mouvement est complexe puisqu'il associe la modification des longueurs moyennes par les ajustements, aux ajouts de nouveaux relais lors de la création d'itinéraires. Comme nous l'avons vu plus haut, ces nouveaux axes de transports postaux articulent des intervalles de plus en plus étendus, en postes, entre les relais. Le mode de la distribution des longueurs postales passe ainsi de « une poste » en 1708 à « deux postes » en 1833. Plus précisément, la distribution est bi-modale à cette dernière date, en tenant compte aussi de la fréquence élevée des « une poste et demie ».

Tableau 3 : L'évolution du « pas » de la mesure postale (fréquence des unités postales)

	« une poste »	« une poste et demie »	« deux postes »	« deux postes et demie »
1708	40	27	19	5
1758	26	35	25	8
1833	6	23	25	15

3 La vitesse : une évolution ?

Reste ici la question de la vitesse, ou, plus précisément celle de la relation entre le changement de lieux et le temps de ce changement. En effet, Guy Arbellot décrit les années 1760-1770 comme étant le moment d'une accélération forte des moyens de transport¹⁹. De plus, nous l'avons vu dans les deux cas, du temps et de l'espace, les mesures vont en s'affinant et en se diffusant tout en inventant les concepts mêmes d'espace et de temps tels que nous les connaissons. Qu'en est-il alors de l'idée de vitesse en ce qu'elle correspond à la construction mathématique d'un rapport entre distance et temps ? En premier lieu, et cela mérite d'être noté, le mot vitesse est absent du dictionnaire de Furetière de 1690 alors qu'il est présent dans le dictionnaire de l'Académie de 1762, sous la forme d'un rapport entre distance et temps. Si le mot existe avant Furetière puisqu'on le trouve dès le XIIe siècle ce qu'il faut retenir ici est que le sens de rapport

¹⁹ Guy Arbellot, «La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle», *Annales ESC*, 28^e année, n°3, mai-juin 1973, pp. 765-790.

mathématique entre une distance et un temps n'apparaît que dans le deuxième tiers du XVIII^e siècle chez les spécialistes du mouvement²⁰, et plus précisément chez ceux qui s'intéressent aux mouvements des astres. Il ne se diffuse qu'ensuite quittant l'infiniment grand pour le terrain de la pratique sur lequel les instruments de précision se mettent en place.

Mais alors, comment se pense cette relation entre changement de lieux et durée du changement au début du XVIII^e siècle ? Il est d'une part du côté de ces mesures de cheminement qui sont la lieue ou la poste ; et elles sont d'autre part du côté de mots comme rapide ou rapidité qui n'entretiennent pas de rapport nécessaire avec la mesure. Ainsi, dans le *Furetière*, le mot Rapide signifie "qui a un mouvement prompt, violent et impétueux. Les astres se meuvent avec un mouvement si rapide, qu'il n'est pas imaginable." Encore aujourd'hui lorsque l'on nous dit d'un train que c'est un rapide cela ne nous informe pas sur sa vitesse, mais plutôt sur le nombre d'arrêts qu'il va faire pour arriver au terme du voyage. En cela, dire d'un cheval qu'il a couru 6 postes dans la nuit nous permet de savoir qu'il est rapide, mais ne nous dit rien sur sa vitesse. À la limite c'est plus l'endurance (l'absence d'arrêt) qui est ici valorisée.

Que nous disent nos sources sur cette augmentation de la vitesse des moyens de transport. *A priori*, rien. Mais il est possible de tenter une reconstruction qui nous donnera quelques indices sur l'évolution.

Posons l'hypothèse que le potentiel de traction des chevaux est à peu près constant sur la période. Or, c'est sur le changement dans l'utilisation des chevaux qu'il est possible de faire varier la vitesse. Dès lors, on peut accepter que pour une volonté constante de rapidité entre les lieux lors des déplacements (ce qui sous-entend une volonté d'exploiter au mieux le potentiel de traction), toute évolution de l'écart entre les relais joue un rôle sur la vitesse :

— soit vers l'accélération, si l'on réduit le nombre de relais sans excéder le maximum du potentiel de traction, ce qui est rendu possible par des améliorations qu'elles concernent le réseau viaire, la technique d'attelage ou les voitures utilisées.

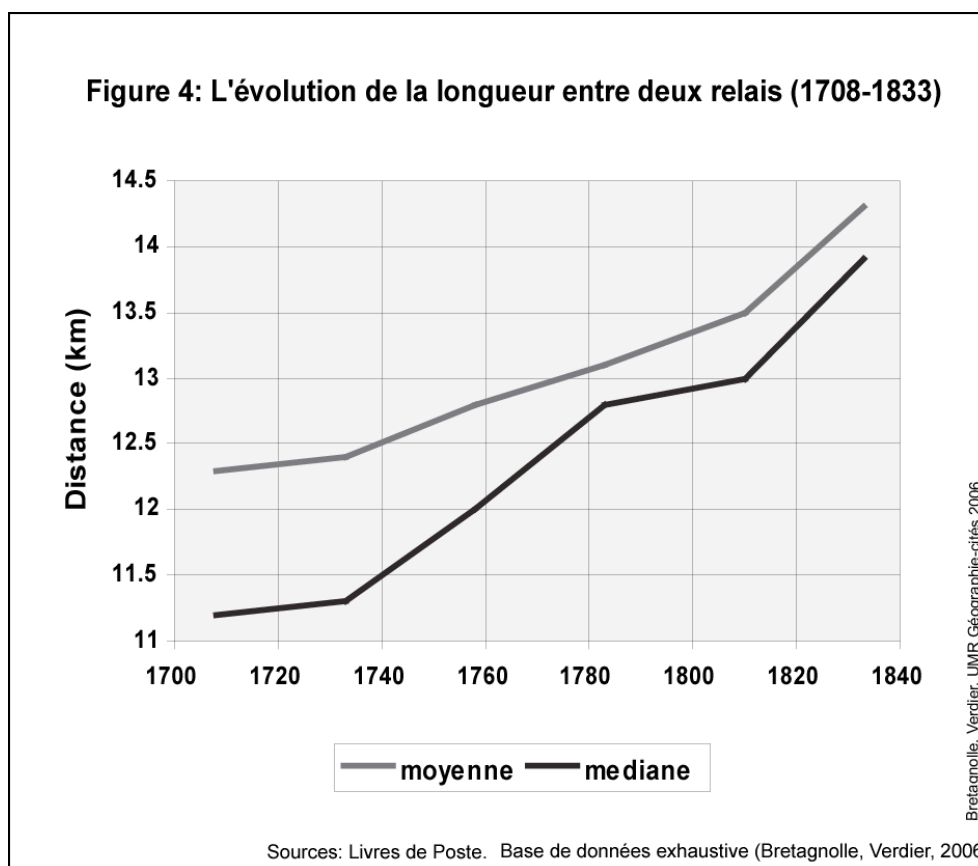
— soit vers la décélération si l'on dépasse ce maximum, en allant, au pire jusqu'à tuer les chevaux²¹.

Dans cette évolution entre évidemment en compte le temps passé dans les relais et la mise en œuvre de techniques d'organisation du travail qui rappellent, *mutatis mutandis* les arrêts aux stands lors des courses de Formule 1. Mais ceci n'apparaît pas dans la morphologie du réseau postal qui est ici notre objet. Qu'en est-il dans ce cadre ? Le premier indice vient de l'augmentation de la distance moyenne entre les relais saisis dans notre base partielle de localités construite à l'origine sur un critère démographique. Cette distance passe de 13,8 kilomètres en 1708 à 14,9 kilomètres en 1833, soit une augmentation de 8%.

Mais, dans les faits, l'évolution est beaucoup plus nette si l'on s'intéresse à l'évolution de la médiane des longueurs entre deux relais, entre 1708 et 1833. L'intérêt de cette mesure est qu'elle permet d'éviter de tenir trop compte de données rares et extrêmes qui jouent fortement sur la moyenne. Ainsi, on trouve, en Auvergne, le cas d'un intervalle de 5 postes en début de période.

²⁰ Article "vite" dans : Alain Rey (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française...*, Paris, Dictionnaires le Robert, 1992.

²¹ Alberto E. Minetti, "Efficiency of equine express postal systems", *Nature* vol. 426, 18-25 décembre 2003.



Comme on peut le voir sur la figure 4, la médiane des distances évolue beaucoup plus fortement que sa moyenne. Entre 1708 et 1833, l'augmentation est de 25 %. Il faudrait d'ailleurs séparer cette croissance en deux phases successives, la première entre 1733 et 1783 (+13%), et la seconde entre 1810 et 1833 (+7%). La première phase, qui se place entre 1733 et 1783 est également celle où, comme nous l'avons vu, le mot vitesse déborde le discours de l'astronome, pour atteindre le vocabulaire plus courant. L'évolution du rapport à la mesure aurait donc une influence directe sur l'apparition du concept de vitesse. Pour dire les choses autrement, mais on est là très proche d'une évidence : il n'y a pas de vitesse sans précision et finesse des mesures de distance et de temps. Qu'est-ce que cela peut nous dire sur la vitesse réelle ? Celle-ci augmente très probablement dans des proportions proches, mais en dire plus dépasserait ce que nos sources peuvent nous donner. À notre connaissance, la Poste aux chevaux ne se met à employer le concept de vitesse qu'après le premier tiers du XIX^e siècle.

*

* *

La mesure postale est donc à la croisée de plusieurs cheminements qui placent la "poste" au cœur des mutations du XVIII^e siècle quant aux rapports au temps et à l'espace. Elle offre une possibilité de mettre en relation le terrain de la pratique et la mise en place d'un espace géométrique par la triangulation. Elle donne à voir les tensions entre temps solaire et temps universel, et au-delà elle donne quelques indices sur le remplacement du cheminement et de la rapidité par le concept de vitesse. Cette enquête n'est cependant qu'à son origine

puisque'une nouvelle saisie, exhaustive cette fois devrait nous permettre de tirer des conclusions plus solides dans un futur proche. Il ne s'agit donc ici que d'un propos d'étape.